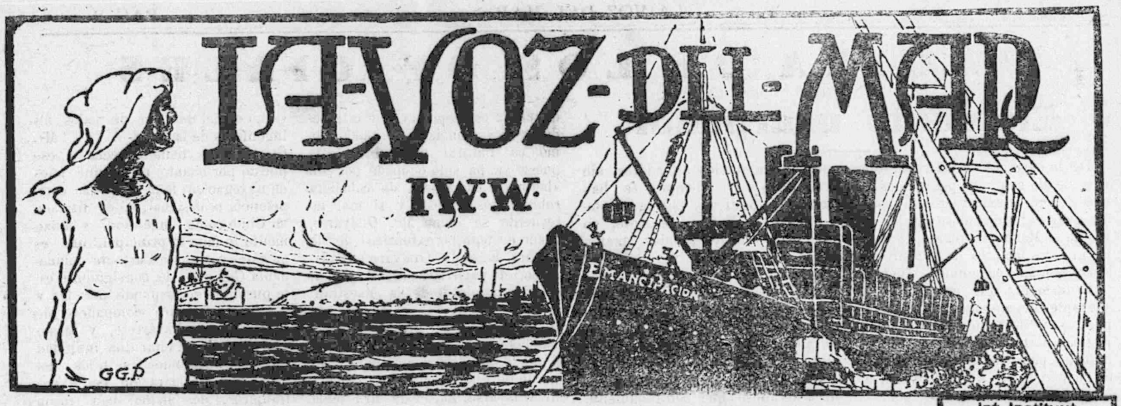

Int. Instituut
Soc. Geschiedenis
Amsterdam

ORGANO DEL TRANSPORTE MARITIMO I. W. W. PRECIO 20 CENTAVOS

Año I Valores a Adriano Barriga. — Casilla 1733 — Valparaíso (Chile). — Mayo 1º. de 1925. Nº. 14

El hombre que a traves de los siglos con la constancia poco a poco ha cortado los eslabones de las cadenas opresoras que lo mantenían en la esclavitud, irguiéndose del suelo donde toda su vida vegetó arrastrándose entre dolores y miserias. Ahora empuñando en su diestra heróicamente la antorcha con que alumbra el Universo para demostrar los horizontes perdidos entre la multitusidad de la confusion de esa HUMANIDAD BABILONICA.

Sus rayos es el signo de la REDENCION SOCIAL, que resuena en los ámbitos espaciales diciendo: LIBERTAD, JUSTICIA, AMOR Y FRATERNIDAD.

ALFONSO DE ARAGON.

PÁGINA DE LOS OFICIALES

Elemento usurpador

Desde hace años a la fecha, estamos viendo con gran pesar nuestro, que elementos extranjeros se están día a día entronizándose en las naves de la Marina Mercante, uno de los grandes factores de nuestro desenvolvimiento económico-comercial

Es de sentir, que este elemento se rapte ilegalmente los mejores puestos y derechos, que por ley y justicia, pertenecen de hecho a los hijos del país. Es duro decirlo, pero es bien triste ver a nuestros compañeros de trabajo, pasearse por las calles de este puerto sin tener donde ganarse un pedazo de pan, debido a que los extranjeros tienen invadida toda o casi la mayor parte de la Marina Mercante, mientras sus verdaderos herederos se encuentran en la indigencia. El elemento extranjero, es generalmente ayudado por los armadores (capitalistas), porque encarnan sus mismas aspiraciones, por naturaleza propia son indolentes y jamas se conduelen del dolor ageno.

Mas de una vez habréis sido testigos de los injustos atropellos que este elemento comete contra los pobres tripulantes indefensos, sino tambien a los oficiales de menor graduacion. Hemos visto que tripulantes han sido víctimas de azotes, golpes, humillaciones, y otro sinnúmeros de injusticias que los extranjeros gozan en cometer, sin que las autoridades navales tomen alguna medida que tienda a poner fin a estos «civilizados», debiendo fijarse que se ganan el pan (mal ganado por cierto) a expensas de sus propias víctimas.

El extranjero, queridos compañeros, es uno de nuestros mas encarnizados enemigos, de manera, que debemos combatirlos con toda nuestra energía, ya que él es culpable directo de la triste situacion actual, y de que día a día vayan despojándose las naves mercantes de los oficiales y tripulantes hijos del país y reemplazándonos por los que no pierden la oportunidad de dar su zarpazo. El extranjero, como todos nosotros sabemos, no cuenta ni reune los requisitos y competencia para ocupar los puestos que por ley no les corresponden, tenemos que, fogoneros, marineros y carboneros, tienen títulos de capitanes, pilotos e ingenieros, y como digo, por experiencia propia, puedo declarar que todo este elemento no cuenta con la diezmilésima parte de los conocimientos que la Ley y Reglamentos exigen para desempeñar dichos puestos, perjudicando con esto a los hijos del país que vemos con gran pesar, nuestra carrera despedazada y las puertas para seguir en ella completamente cerradas. Mañana, cuando uno de vuestros hijos quiera seguir la carrera de marino, se encontrará con que el elemento extranjero tiene absorbida toda la Marina Mercante, y por lo tanto, no tendrá otro remedio que desistir de su propósito; esta y otras cosas mas, irán influyendo grandemente para que los armadores sin conciencia y que siempre se han jactado de patriotas, entreguen totalmente la Marina Mercante, en manos de nuestros propios enemigos.

Mas de una vez, he oído hablar a estos mismos extranjeros de que en su patria, (si es que la tienen) se encuentra en la cúspide de la civilizacion y la moral; si esto fuera cierto, empezarían por dar mejor trato a las tripulaciones y pondrían fin a los abusos que contínuamente se cometen contra estos seres infensos, pues sabido es, que jamas las autoridades navales, escucharon el reclamo de un tripulante por mas justo que haya sido, y como dije anteriormente, no solamente cometen abusos con los tripulantes, sino tambien con los oficiales de menor graduacion que por necesidad o desgracia están bajo sus órdenes, y en cuanto a la moral, la ponen de relieve al apoderarse de lo ageno perjudicando grandemente a los hijos del país. Debemos recordar, que hace poco tiempo, se levantó un mundo de protestas contra el famoso capitan «Romeu» por su tiranía para con los pobres tripulantes, y hace pocos días, por orden del capitan del vapor «Perú», se azotó a un tripulante sin que hasta la fecha se haya tenido conocimiento de los hechos que motivaron tan criminal castigo, ¿quién es el capitan del «Perú?, seguramente uno de los tantos infames que por desgracia abundan en nuestra patria, pagando en esta forma el pan que se ganan a expensas de sus propias e indefensas víctimas.

Es necesario, pues, que de una vez por todas se ponga remedio a tantas infamias e injusticias que a diario comete el extranjero con los hijos del país, que de una vez se decrete la NACIONALIZACION DE LA MARINA MERCANTE como el único remedio a esta situacion, que ésta sea servida por sus propios hijos y no por extranjeros inescrupulosos, en Chile nadie se muere de hambre, por lo tanto en tierra encontrarán fácilmente donde ganarse la vida y así evitarán un grave trastorno que está próximo a estallar, en los momentos actuales se impone de hecho la NACIONALIZACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL, y así las autoridades se evitarán mayores dolores de cabeza, que tomen nota y que se guíen del antiguo refran de que es mas fácil preveer que remediar.

Antes de terminar quiero dar a conocer una de las mas grandes irregularidades que a la fecha está cometiendo la C. S. A. V. contra uno de sus mas antiguos servidores. El compañero de trabajo y primer Ingeniero del vapor «Palena», don Juan Navarrete, cuenta a la fecha con mas de 35 años de servicios activos en dicha compañía, correspondiéndole por lo tanto, asumir el puesto de Inspector de Máquinas, el cual le corresponde por antiguedad y competencia profesional. Como es natural costumbre, este puesto ya ha sido ocupado por un «hermoso extranjero de cabellera rubia y ojos azules», y si mal no recuerdo se llama Mr. Guayarse, tirano en toda la extension de la palabra. Este Mr. Guayarse, ayudado por el pajarraco Juan Lebron, tambien empleado de la Maestranza de la C. S. A V., se ha tomado la tarea de recoger firmas a los demas ingenieros de la compañía, con el objeto de afirmar en su nuevo puesto de Inspector de Máquinas, a Mr. Guayarse, pues este Mr., teme y con razon, que su verdadero dueño lo reclame, como a la fecha ya lo ha reclamado ante el Gerente de la Compañía Como en estos casos nunca falta un traidor (por desgracia hijo del país), el ingeniero del vapor «Cachapoal», señor Jimenez, ha tomado desde el principio la «honrosa tarea» de colocar firmas para el nuevo Inspector, Mr. Guayarse, y como es de lo mas natural, todos sus subalternos no han tenido otro remedio que firmar dicha solicitud a fin de no ser hostilizados o expulsados de sus puestos Como es del dominio de todos los ingenieros de la C. S. A. V., Mr. Guayarse no tiene derecho a ese puesto por cuanto no reune años de navegacion, falta total de competencia profesional, no es titulado en Chile como ingeniero, y finalmente le falta lo principal, que es en estos casos, «la Carta de Ciudadanía Chilena»; de consiguiente este puesto le corresponde por ley y derecho a nuestro compañero de carrera, señor Navarrete, y como este caso podría citar una infinidad de otros, ¿podremos los hijos del país tener consideracion con el extranjero?, ¿les llamo con razon usurpadores de lo ageno?

Es, pues, queridos compañeros, llegado el momento de la batalla, hemos desplegado nuestra bandera, no temiamos al armador ni al extranjero invasor, luchemos unidos y por un mismo ideal y venceremos, luchemos queridos compañeros contra estos dos elementos y mañana nuestros hijos sabrán agradecer los sacrificios hechos por sus padres, despejando el campo invadido por elementos sin conciencia.

ANTUCO BARI.
Ingeniero

Reconstruccion de la enseñanza

Ningun problema debiera ocupar la atencion del proletariado, con mayor interes que este de la reconstruccion total de la enseñanza primaria que los maestros llaman módestamente «reforma» y que nosotros llamamos «revolucion de la enseñanza».

Es que en realidad los organismos revolucionarios demasiado preocupados de la cuestion económica, de pescar algo mas para el puchero, han relegado a segundo término tan vital problema cual es el de la enseñanza. Latoso sería insistir en evidenciar los múltiples defectos de la enseñanza actual sectaria, estrecha y exclusivista por causa de la inconveniente tutela estatal y religiosa que da como resultado la formacion de lacayos, de sub-hombres, de fracasados en vez de seres útiles a sus semejantes, seres libres y capacitados para labrarse por sí mismos su porvenir.

Podemos asegurar, que el grado de miseria y abyeccion moral en que este pueblo se debate actualmente no es sino la resultante lógica de tal enseñanza defectuosa y por demas torcida. Todos los problemas de imposible solucion para el proletariado actual tienen su origen en la enseñanza que actualmente se nos proporciona bajo la responsabilidad del Estado y su cohorte de males.

Por eso hemos visto con agrado la efervescencia que a raíz del proyecto elaborado por la Asociacion General de Profesores de Chile, se ha producido en el proletariado consciente. Los puntos vitales del proyecto, tales como el kindergarten, la escuela vocacional y la continuidad de las escuelas entre sí, son un halagador programa de enseñanza que tenemos los obreros, que apoyar con todas nuestras fuerzas para lograr arrancar de las manos del Estado Capitalista y absorbente, la enseñanza. Que la tarea es dura, nó hay que dudarlo, pero que ello no sea obstáculo capaz de hacernos vacilar. La misma fe inquebrantable que los I. W. W. sabemos poner en todo lo que nos proponemos ejecutar, debe alentarnos en esta, la mas noble de todas las campañas de renovacion que en los últimos tiempos se han emprendido.

Los maestros de la Asociacion General de Profesores de Chile tienen la gloria de esta iniciativa. Corresponde a las fuerzas obreras plasmarla en realidades. El primer paso se ha dado. Se elevó a los poderes públicos una peticion que el Primer Mandatario prometió proponer a la Asamblea Constituyente. Como siempre, lo de siempre y nada mas.

¿Seguiremos llamando Reforma a este movimiento que ya debe transformarse por obra de la fuerza obrera organizada en una verdadera Revolucion de la enseñanza?

"La Voz del Mar"

Valparaíso, Mayo 1°. de 1925.

Un año de vida

El 1° de Mayo de 1924 nuestro periódico aun no veía la luz pública pero ya vibraba en nuestros corazones rebeldes la palabra mágica de organizacion. Nuestro llamado fué al barco, bajó a los «fire-rooms», se colocó hasta el último vericueto del barco y de los puertos y sigue aun resonando en los oídos reacios de los sin fé, de los sin conviccion, de los amorfos que en los momentos de lucha y de agitacion son un lastre inútil que debiéramos tirar por la borda.

Como portavoz necesitábamos un periódico y para dar los primeros pasos nos valimos de «La Batalla» y «Campana Nueva» semanarios anarquistas que nos sirvieron abnegadamente hasta que «La Voz del Mar» dió su primer paso a la vida. Desde entonces la ruta ha sido difícil de seguir pero no nos hemos torcido. Errores hemos cometido pero luego lo hemos corregido y nos sirven de experiencia.

El Transporte Marítimo de la I. W. W. que tantos detractores tuvo desde su formacion, se ha impuesto y es una realidad definitiva, pese a nuestros despechados enemigos, mutualistas, patronales, comunistas, políticos y en suma toda clase de ex-hombres que vegetan bajo el sol. Se nos combate, es señal que se nos teme. Se nos calumnia; es señal que se nos envidia. No importa. Si bajo nuestras manos afrontan las naves los temporales y tormentas, dispuestos estamos a afrontar los peligros que en el campo de las reivindicaciones sociales se nos presenten.

Llevamos un año de vida y el porvenir nos sonríe. Optimistas nos halló Mayo cuando éramos 15 el año pasado; optimistas nos encuentra este Mayo cuando somos 1.400 solo en los barcos, ademas de los de ribera, veteranos de la organizacion que nos enseñaron las primeras letras revolucionarias. Creemos que el año de vida que contamos nos da derecho para reafirmar nuestra conviccion.

Como para principiantes, la jornada no deja que desear. Llegamos a 1°. de Mayo satisfechos de haber avanzado por sobre la montaña de prejuicios, vicios, intrigas y calumnias que nuestros enemigos oponían a nuestro paso. Nos queda hoy un respiro para tomar aliento y seguir adelante a superarnos. Nos iniciamos con un triunfo insignificante en sí, pero grande en proyecciones, pues, en el vapor «Perú» la tripulacion organizada se impuso sobre los armadores expulsando a Mateluna, el mayordomo símbolo de los Torquemada de la Marina Mercante.

A pesar de nuestra debilidad numérica afrontamos en forma las responsabilidades de organizados en casos de solidaridad que nos han sido correspondidas con creces por los trabajadores marítimos de los puertos del norte y nos mantenemos dentro de la mutua solidaridad necesaria con todos los organismos revolucionarios marítimos. Este ambiente amistoso y la necesidad de unificarnos con los organismos que ideológica y materialmente están en la misma ruta nuestra, nos ha impulsado a convocar a las organizaciones hermanas del sur y norte a una Convencion Regional Marítima que se inaugura hoy.

Nuevos triunfos momentáneos se han sumado a última hora a nuestro haber. Se han organizado en nuestras filas los oficiales de la marina mercante y ellos mismos se están encargando de terminar con los inquisidores a bordo con los medios de que la organizacion dispone y aun a bofetada limpia, devolviendo golpe por golpe como acaba de pasarle a bordo del «América» al 1er. Piloto Rigoberto Jamet que actualmente está bajo un boycott implantado por nosotros contra él por su infame conducta a bordo.

Con todo este bagaje de optimismo recibimos cordialmente a las delegaciones amigas, ambicionando que los problemas que penden de la consideracion de la Convencion, sean solucionados dentro del mas elevado ambiente de cordura y consultando las necesidades de la actual hora de confusionismo y desorientacion ideológicas.

La estabilizacion de la moneda

Ya de nuevo están los fariseos con su nueva cancion cantando la palinodia y de nuevo los alcornoques irán a desfogar su «revolucionarismo» de pacotilla al flamante Comité Pro-estabilizacion de la moneda. Las mutualistas huestes sumisas de Pinto, Rodriguez y Cía.. empiezan la siembra para su nueva cosecha. La historia de la Liga Amarilla de Arrendatarios no entusiasma ya a nadie. Está pasada de moda y no caerán mas incautos. Hay que inventar nuevos timos. El cuento del paquete no resulta. Ahora hay que apelar a un nuevo cuento del tío.

Pero el tío pueblo está algo escamado y no se manifiesta muy dispuesto a dejarse embaucar de nuevo y luego que el cuento de los arriendos está aun muy fresco. Para este de la estabilizacion de la moneda no hay que contar con las organizaciones de lucha, porque el elemento libertario es muy ladino y tiene la feísima costumbre de no saber callarse cuando conviene. Hay otro elemento que está virgen: el comercio. Hay que sacarle su lonja al bachicha de la esquina. Menos mal. Hay que ver modo de sacar aunque sea algo del comercio mayorista. Menos mal. Hay que arrancarle una piltrafa a los agiotistas de la alza y la baja. Menos mal. Luego para darle carácter popular, unos cuantos timbres de sociedades mutualistas, un poco de bombo por la prensa grande y para terminar el pastel, una barnizada de «ideas avanzadas»; una jaula de «comunistas» amaestrados para el caso, media docena de fogosos discursos, un telegrama de adhesion al Gobierno y: adelante con los faroles!

Parece mentira que haya gentes con tan poca verguenza como los elementos que encabezan este movimiento en Valparaíso. Los mismos que ayer hacían cera y pabilo de los arrendatarios de Valparaíso (Pinto y los Comunistas) dividiéndolos en diferentes grupos, hoy se abrazan fraternalmente y con retumbantes artículos de prensa pretenden impresionar nuevamente a Juan Pueblo para valerse de él como instrumento de combate para su uso personal.

Por nuestra parte, creemos que no es con moneda estable como se va a solucionar el problema financiero obrero. Recordemos que Estados Unidos, el eje financiero del mundo, acusa en sus estadísticas anualmente, lo menos 200 muertos de hambre. Recordemos que Inglaterra, la reina de los mares, con sus libras de reluciente oro, tiene sus muelles atestados de desocupados. Recordemos que Argentina, Uruguay, el Perú y Ecuador nuestros hermanos sudamericanos, no han logrado combatir el fantasma de la miseria con su moneda cuatro o cinco veces mas valiosa que el peso chileno.

Que nos propongan expropiar la tierra y la maquinaria de produccion, que nos propongan suprimir los ejércitos, la armada, las ratas ministeriales que nada producen; que nos propongan obligar a todos los curas y zánganos que produzcan algo, muy de acuerdo.

Como algo irrefutable podremos adelantar a los trabajadores que no se vayan a figurar que si hoy ganan $ 10.00 de cinco peniques, despues de la estabilizacion ganarán $ 10.00 de 10 o 12 peniques. Eso sí que nadie podrá impedirnos que como remedio inmediato estemos de acuerdo con los ferroviarios en la necesidad de exigir el salario a un tipo fijo de cambio. Así si el cambio baja, peor para el comercio porque mas tendrán que subirnos el salario y si por el contrario quieren pagar nominalmente menos pesos, buen cuidado tendrán los capitalistas de mantener el cambio a buen tipo. Esto por ahora, que por lo que hace al futuro, este será el principio para ir a la abolicion de la esclavitud del salario que es lo que el proletariado necesita y no moneda estable como arguyen los «adhesivos» comunistas de la Federacion Obrera de Chile.

Equilibrios comunistas

No debiéramos emborronar cuartillas para ocuparnos de nuestros zarandeados antagónicos reformistas políticos, pero ya que ellos en su despecho nos lanzan toda clase de improperios, nosotros evidenciaremos en este comentario los traspies que los flamantes revolucioneros llevan dados en estos últimos tiempos, anhelando que esta exposicion, sirva de pretexto a los comunistas para que nos endilguen otra carretada de las que ellos reservan para cuando pierden toda razon y apelan a la injuria y la calumnia para defenderse.

Se ha puesto tan de moda entre ellos el vocablo «táctica revolucionaria» y que nosotros mal intencionados y "ganchos de la burguesía" como somos no alcanzamos a comprender en qué caso calificar sus actitudes de táctica o de traicion.

Por ejemplo, cuando los "comunistas" de la F. O. de Chile que en union de nosotros y todos los organismos revolucionarios de este puerto, formamos la Liga de Arrendatarios en Resistencia, ellos pecharon y aceptaron los puestos que en la mesa directiva de la Liga les correspondieron por eleccion. Luego despues la "disciplina" comunera les ordenó abandonar la Liga y los carneriles federados acataron mansamente las órdenes de la Junta Ejecutora o de la Junta Provinciana, abandonando en el acto la Liga en Resistencia y formando una tercera fraccion de arrendatarios. En este caso será táctica segun ellos, pero segun nosotros es traicion...

Cuando los federados comunistas corrieron a inscribirse secretamente en las Comisarías de Policía contrariando los acuerdos expresos de la Liga en Resistencia que ellos mismos componían, nosotros, mal intencionados como somos estimamos que esto es una traicion. En cambio los federo-comunistas estiman esto "táctica revolucionaria"..

Cuando los federo-comunistas suspendieron el paro general en pro de los movilizadores de adua-

na de este puerto despues de haberlo demorado, la Junta Ejecutora de Santiago, lo mas posible, nosotros que somos tan mal intencionados juzgamos esto una traicion. Los federo-comunistas alegan que esto es "táctica comunera"...

Cuando la Federacion con sus 300 consejos y sus 250.000 federados (espíritus) se adhirieron con cuello y todo a la Junta Militar ofreciendo su fuerza disciplinada al servicio de la revolucion, nosotros mal intencionado que somos estimamos esto una traicion. En cambio para los federo-comunistas esto era "tactica revolucionaria»...

Los comuneros en la Liga de Arrendatarios, formadas en todo Chile, se presentan por un lado rotundos enemigos de la Ley de Arriendos, mientras por otro lado son legalitarios y hasta partidarios de la personalidad jurídica. Así las traiciones de Iquique y de Santiago, todo para desorientar mas a los arrendatarios y retardar el curso de la accion popular que trina por la rebaja de alquileres. Esto en buen castellano se llama traicion. En lenguage comunista esta es «táctica comunera»....

Trinan en la Constituyente chica, los comunistas por una Constitucion totalmente renovada para Chile y a la llegada del Presidente Alessandri, se suman a las fuerzas políticas reaccionarias y por boca del Comisario Manuel Hidalgo ofrecen su adhesion al régimen actual. Traicion, segun nosotros. «Táctica revolucionaria» segun los comunistas.

Se forma un conglomerado de hombres de buena voluntad y organizaciones revolucionarias para impulsar la revolucion total de la enseñanza primaria, obra emprendida por la Asociacion General de Profesores. Los comuneros, como siempre, se hicieron presente a ese grupo. Nosotros nos preguntamos hasta donde acompañarán los federo-comunistas en este movimiento y ojalá que los «dirigentes» nos advirtieran con tiempo el momento en que se quitaràn la máscara revolucionaria y pondrán en práctica sus famosas tácticas reformistas...

Tienen la palabra los «dirigentes» de la Federacion Obrera de Chile, adherida a la 3a. Internacional Roja de Moscú, adherida a la Junta de Gobierno de Altamirano, al Comité de Frente Unico, a la Junta de Gobierno de Bello Codesido y al Gobierno del Sr. Alessandri...

JOHN BULL.

Las leyes sociales y marítimas

Los incidentes que en la vida diaria se nos presentan y que nos hacen llegar hasta la autoridad marítima con mas frecuencia que lo que desearíamos, nos está golpeando recio para recordarnos que el punto referente a la actual legislacion marítima es uno de los puntos de capital importancia que debe preocupar la atencion de los convencionales que hoy inician sus trabajos en este puerto a invitacion del Transporte Marítimo de la I. W. W.

Duras experiencias son los atropellos de que a diario se nos hace víctimas al amparo de la tan comentada Ley de Navegacion y Código de Comercio. No parece sino que los legisladores del siglo pasado hubieran adivinado que en el futuro la clase baja iría a progresar tanto como en la actualidad y de intento hubieran inventado las dos citadas leyes que son una ingeniosa combinacion para entregar a los trabajadores marítimos atados de pies y manos a la furia insaciable de los armadores y de las autoridades.

He aquí una de las causas del por qué somos antilegalistas. Se nos burla con la Ley de Navegacion, se nos oprime con el Código de Comercio, se nos roba con la Ley de Accidentes del Trabajo, se nos estafa con la Ley de Retiros, se nos amordaza con la Ley de Residencia, se nos esclaviza con la nueva Ley del Contrato de Trabajo y finalmente se nos arrebata hasta el libre derecho de asociacion con la imposicion de los Sindicatos legales que crea el Código del Trabajo. Y a todo este cúmulo de papel emborronado tienen la ingenuidad o la maldad de llamarlas bombásticamente «leyes de carácter social», cuando en realidad debieran llamarse «de represion social». Para quitarnos hasta el último derecho, el de protestar, tambien se legisla para amordazar la libertad de imprenta y aquí estamos ya violando, lo menos la mitad de las citadas leyes.

Queremos preguntarles a los representantes de puertos de sur y norte, si acaso no estiman de justicia poner dique a tal avalancha legislativa. Queremos saber si estamos solos o representamos el sentir general de todos los trabajadores de la costa al estimar que la actual Ley de Navegacion y Código de Comercio especialmente, contituyen una afrenta para un país que como Chile figura entre los civilizados.

Si estamos solos, seguiremos siendo antilegalistas solos. Sí, lo que creemos mas probable, es el sentir general que las tales leyes nos perjudican, bregaremos con entusiasmo y energía por abolirlas cuanto antes.

L. A. Γ.

La vuelta del Leon

Y los cachorros esperaban anhelantes a su padre, que regresaba de lejanos países, siempre con el corazon en la mano.

Hijos míos, empezó diciéndoles. Yo quiero hacer una cueva nueva para vosotros; donde podáis albergaros de las inclemencias del tiempo a cubierto. Siempre, desde que vosotros reconocísteis en mí a vuestro padre, he tenido el mismo deseo. Pero para realizar esta aspiracion y daros todas las comodidades a que tenéis derecho dentro de la cueva, os pido, con el corazon en la mano, que no os sublevéis por las injusticias que contra vosotros cometan los chacales y los tigres y las hienas. Confiad en mí, vuestro padre, que ha descendido hasta vosotros en gloria y magestad! Aquí estoy yo para defenderos. No importa que yo esté lejos en vuestros momentos de angustia. Yo acudiré solícito por medio de mis servidores, a fin de no permitir que se os atropelle. Todos vosotros sois mis hijos muy amados, para quienes dedicaré el poco tiempo que de vivir me resta!

Ebrios de alegría, los cachorros hacían sonar sus patas delanteras en señal del regocijo que les causaban las hermosas frases del padre tan amante, tan solícito.

Enardecido por tan significativas muestras de aprobacion el Leon prosiguió: Desapruebo como oriundo de esta cueva, los actos de rebeldía, que en distintas partes de estas montañas, otros de mis cachorros, están ejercitando contra los chacales y los tigres y las hienas que quieren seguir haciendo de ellos su fácil presa. Eso que hacen mis otros cachorros, lo considero en estos momentos, algo inaudito, sabiendo que yo estoy ya en mis dominios para defenderlos! Eso lo considero un crimen. Y sepan Uds. que si se me quiere quitar, el derecho natural que tengo de ser yo, únicamente yo quien los defienda, me veré obligado a usar de toda mi autoridad de padre para reducirlos a la impotencia por medio de la fuerza, de la cual dispongo a mi voluntad y arbitrio!

A qué vienen tantos gritos y gruñidos tan sin objeto y tan inoportuno?

«Es que tenemos hambre», dijeron algunos, y esas fieras ademas de no dejarnos comer, nos comen a nosotros y a nuestros hermanos». «Es que con palabras no se quita el hambre», les contestó el Leon. Seguidme a mí y mis consejos y no a los que os aconsejan esos desórdenes para desviaros de la senda del bien. Salido de vosotros interpretando vuestros anhelos y palpado vuestros dolores y miserias, me he dado por entero a remediarlas y sacaros de la mísera situacion en que habéis permanecido por tantos años. Solo tengo una aspiracion: hacer caer una lluvia de beneficios sobre vosotros, tan nobles y tan generosos. Ojalá que sepáis recibirlos y no os vayáis a ahogar por acaparar tantos beneficios de esa lluvia, que ni el Diluvio va a comparársele.

No miréis el pasado, olvidadlo todo, para así no acordaros de todas las infamias cometidas con vosotros, y si es posible día tras día, id tambien olvidando el porvenir, que quien nada sabe ni piensa, nada siente lo que puede sufrir. No toméis iniciativas de gobierno que nada entendéis, pues, todavía sois unos cachorros imbéciles, a causa de vuestra corta vida, sin experiencia. Dejádme a mí que yo lo sé y lo entiendo todo y si no he hecho nada hasta hoy, y no he concluído con vuestros enemigos al golpe de mis zarpas formidables, ha sido muchas veces por prudencia y otras por conveniencia.

Ya sabéis que he llamado al zorro, que es muy astuto y entendido en cuestiones económicas; que las ha solucionado en todos los dominios donde se ha presentado. Oiremos su opinion, y como es de seguro que concordará con la mía, cuando ya esté todo resuelto, aprovecharemos sus estudios y resolveremos prácticamente todos nuestros problemas que hoy día son la incógnita nuestra, y la satisfaccion estomacal y dicha placentera de vuestros enemigos.

No creáis que en mi ausencia he pasado divirtiéndome o paseando; no, he vivido preocupándome solamente de vosotros. Todos los banquetes que me daban los otros leones y tigres de otros países, me indigestaban. El champagne me hacía ascos; no podía mas que hacer gárgaras con él. Hubiera preferido la rica baya, que en esos mismos momentos se estaba fabricando en los alrededores de esta cueva.

El tigre Mussolini intimó mucho conmigo; hasta me ofreció tigrecitos nuevos para venir a esta cueva a hacerme grata compañía y concluir con todos los cachorros que osen rebelarse contra la tiranía, la injusticia y el atropello brutal de las hienas y de los chacales, porque eso, solo yo lo puedo hacer. Y terminó, el Leon, guardándose el corazon emocionado; tan emocionado el corazon estaba que llegó a parecer un «as» de espadas, negro, como un símbolo de la fuerza al servicio de la autoridad!

Y los cachorros, inconscientes aun, golpeaban unas con otras sus cuatro patas, en señal de aprobacion de lo que no habían entendido.....

JUAN FRANCO.

La ley es un producto relativamente moderno, pues la humanidad ha vivido siglos y siglos sin tener ley alguna escrita, ni siquiera grabada en símbolos sobre piedra a la entrada de los templos.

PEDRO KROPOTKINE.

Por la solidaridad internacional de los trabajadores del mar

La Conferencia Internacional de Nueva Orleans discute los planes para una gran huelga internacional marítima

La primera Conferencia Internacional de los trabajadores de transporte marítimo del Hemisferio del Oeste, ha terminado de celebrar sus sesiones. No será decir mucho si pronosticamos de que ella puede ser el punto de partida de la cual salga una poderosa organizacion marítima que termine con el estado de desorganizacion y abatimiento hoy reinante entre los sufridos esclavos del mar; que sea esta conferencia el choque que haga sacudir la apatía y la confusion que reina entre las débiles organizaciones hoy existentes y la clarinada que los llame a una accion unida, como unidos están los navieros y trusts que se han estado aprovechando de nuestra desunion para infligirnos derrota tras derrota.

La Conferencia empezó sus sesiones el día primero de Marzo, como estaba anunciado. La sesion inaugural fué llamada al orden por el compañero Roberto Hayes, delegado de la Sucursal del Transporte Marítimo de Nueva Orleans. Presentadas las credenciales se ve que están en el local los siguientes delegados: Tomas Deogracias, de los trabajadores del transporte marítimo de la Argentina; Lloyd Stroud, de la Sucursal del Transporte Marítimo de Galveston; J. Molendyk, Mobile; W. Harney, Port Arthur; W. Canfield, Houston; Hector McRae, del Comité General de Organizacion de la Union Industrial 510; Robert Hayes, Nueva Orleans; Manuel Alonso, de los trabajadores del puerto de Puerto Tarafa, Cuba; Francisco Benavidez, de la Union de Marinos del Ecuador; Juan Beltran y Antonio Suárez, de Callao, Perú; Simon Sembrano, de la Union de Fogoneros y Marineros del Golfo, Veracruz, México; Manuel Sanchez, de Tampico, México.

Se nombró un comité de credenciales para el que fueron electos los compañeros Canfield, de Houston, Molendyk, de Mobile y Sanchez, de Tampico. El comité de credenciales recomendó de que no se admitiera a los delegados Juan Beltran y Antonio Suárez, del Callao, Perú, porque sus credenciales no parecen ser legítimas. La conferencia así lo acordó.

Robert Hayes, de Nueva Orleans, fué electo presidente permanente y L. J. Seco, secretario de actas.

Se le dió lectura a la salutacion de bienvenida del Comité General de Organizacion de la Union Industrial Núm. 510 y a otras comunicaciones recibidas de Centro América y de las Antillas y como en algunas se someten proposiciones, se acuerda de que se archiven las de salutacion y las demas pasen a los diferentes comitées para dictaminar. Se pasa a nombrar los diferentes comitées. La delegacion de Nueva Orleans presenta una mocion incidental que fué aprobada que dice lo siguiente:

"Considerando: que la I. W. W. es una organizacion industrial de carácter económico, y

Considerando: Que la mayoría de las otras organizaciones que están representadas tiene conexiones políticas, por lo tanto sea

Resuelto: Que ninguno de los delegados de la I. W. W. deberá tocar ningun punto que no esté encuadrado en el campo económico y que tenga por objeto criticar la conducta de las organizaciones representadas, en el uso de la accion política, porque esto no tendería a estrechar las relaciones y armonía necesarias a la accion comun que piensa planear esta Conferencia».

En el segundo día de la conferencia se acordó de que todas las organizaciones que se han adherido o que en el futuro quieran cooperar en la huelga internacional del transporte marítimo del Hemisferio Americano, adopten la palabra EMANCIPACION seguida del nombre del puerto o ciudad, como direccion telegráfica, para lo cual será registrada en las diferentes compañías de telégrafos, cables y radio del mundo. Se acordó de que se imprima un sello especial para colocar en las libretas de los socios, despues de que sea aprobado por las diferentes organizaciones representadas. Este sello será para empezar a recaudar los fondos necesarios para la próxima huelga internacional.

Despues de un animado debate se acordó por unanimidad la declaracion de una huelga marítima internacional en una fecha que se fijará despues de que las organizaciones la aprueben. Se acordó de que todas las organizaciones representadas intensifiquen una campaña de boicot contra todos los productos de California

Se acordó de que los miembros de cualquiera de las organizaciones representadas y las que en el futuro estén de acuerdo con ello, tengan un libre intercambio de libretas y de unas organizaciones a otras. Todos los miembros que estén al corriente en cualquiera de las organizaciones podrán asistir a las juntas en cualquier puerto que se hallen y tendrán los mismos derechos que los miembros de la organizacion del puerto.

Se censura al Comité anterior de la Union Industrial Núm. 510, por no haber puesto en conocimiento de los miembros de que había sido invitado a una conferencia internacional que se debía haber celebrado en Berlin, en el día 25 del mes de Febrero pasado.

Se pasaron resoluciones para que se emprenda una campaña de educacion y se imprima literatura contra el vicio del alcohol, contra los embarcadores, contra las drogas y contra el odio de razas.

La Conferencia aprobó el siguiente pliego de condiciones que será presentado internacionalmente a los navieros:

1o. Escala de Salarios Universal.

Contramaestres, carpinteros, bomberos, engrasadores, cabos de aguas, timoneles y fogoneros de buques a carbon $ 110.00; marineros y fogoneros en buques de petróleo $ 110.00; mozos de cubierta, wipers y camareros $ 80.00; paleros $ 90 90; moyordomos $ 130.00; cocineros $ 120.00; segundos cocineros $ 110.00.

2o. Reconocimiento de la Union.

Todos los barcos deberán llevar por lo menos un delegado de la organizacion. Los buques mayores de 4.000 toneladas deberán llevar un delegado en cada departamento. Cualquier queja de la tripulacion, o de algun miembro de la organizacion será presentada al capitan por medio del delegado del departamento a que pertenezca el quejoso.

3o. Horas Extras.

Las horas extras serán pagadas en todos los buques a razon de 80 centavos por hora, en los días de labor y $ 1.60 en los días de fiesta debiendo considerarse como fiesta los Sábados despues de las doce meridianas y los Domingos.

4o. La Jornada de Trabajo.

La jornada será de ocho horas por día y de cuarenta y cuatro semanales, tanto en puerto como en la mar. (Excepto para el personal de guardia).

5o. Tripulacion de los Buques

Todos los barcos deberán llevar tres guardias en la cubierta y en la máquina, excepto en los barcos que quemen carbon, que deberán llevar cuatro guardias. Todos los buques mayores de 4.000 toneladas deberán llevar 9 marineros y tres mozos de cubierta, tres wipers, dos cocineros y peon de cocina, maquinista de cubierta, pañolero y cuatro camareros.

6o. Acomodacion

Se debe de proveer a la tripulacion de acomodacion adecuada y los camareros serán los responsables de que se mantenga en buen estado de aseo. La ropa de cama se debe de cambiar por lo menos una vez por semana. Toallas, jabon y fósforos, deberán ser suplidos por el barco. Todos los barcos deberán de llevar botiquin con las medicinas y aparatos para prestar las primeras curas en caso de accidentes.

7o. Derecho a Desembarque.

Cualquier miembro de la tripulacion podrá exigir su salario y desembarque en cualquier puerto y a cualquier hora que quiera desembarcar.

8o. Multas.

Nadie podrá ser multado a no ser que falte al trabajo durante todo un día, y en ese caso la multa solo podrá ser de un día de sueldo por cada día de falta.

Despues de acordar de que la próxima Conferencia Internacional de los Trabajadores del Transporte Marítimo del Hemisferio Americano se celebre en la ciudad de la Habana, en el día 15 de Enero de 1926, se cerraron las sesiones cantando «La Internacional» y «La Bandera Roja».

La celebracion del 1o. de Mayo

«El Grupo Renovacion continúa con todo entusiasmo la preparacion del programa de festejos con que se conmemorará este año por los proletarios santiaguinos, La Fiesta del Trabajo.

El Grupo Renovacion, que, como se sabe, cuenta entre sus miembros a los elementos mas avanzados del Partido Demócrata, ha tomado la iniciativa de la organizacion de La Fiesta del Trabajo y ya su secretario general, señor Victor Arredondo, ha enviado las notas circulares de invitacion a los grandes grupos societarios de resistencia, mutualistas, políticos, estudiantiles y gremiales a fin de que envíen representantes a la gran asamblea donde se nombrará el Comité Central que tendrá a su cargo todo lo relacionado con la conmemoracion de la epopeya de los trabajadores.

Esta reunion será amenizada por una gran orquesta que dirigirá el pro secretario de la Sociedad Musical de Chile, maestro Roberto Retes, y entre otros números ejecutará música revolucionaria de autores tan prestigiosos como Igor Strawinsky y el frances Hoggener».

Así como suena; los demócratas pretenden hacer una ensalada rusa para «festejar» el 1°. de Mayo. De seguro que obtendrán éxito porque en este país de amor fecundo, nunca faltarán los bellacos que pretendan falsificar burdamente las vindicaciones populares. Será una fiesta báquica, neroniana, en la cual servirán de apoteosis las figuras trágicas de los cuatro ahorcados de Chicago, que tambien serán falsificados por los «clasistas» de la última hornada, los demócratas.

Invitan al sarao a todos los organismos mutualistas, de resistencia, políticos, religiosos, etc. Digno gesto de los eternos malabaristas de la política que los coloca en su verdadero terreno de charlatanes. ¡A otro perro con ese hueso, señores sindicalistas demócratas! Los verdaderos sindica-

listas, los revolucionarios de verdad saben perfectamente que no se conmemora el 1°. de Mayo con empanadas y cordero asado, ni con Jazz-Band que ejecute «piezas revolucionarias». Vosotros tambien lo sabéis, quizas mejor que nosotros, pero os resulta antiestético y peligroso ese desfilar de harapientos que en este día gritan su venganza contra el infame régimen que intentáis apuntalar.

1°. DE MAYO

Su origen y significado

A pesar que la historia del 1°. de Mayo se ha explicado en la prensa revolucionaria infinidad de veces, siempre resulta oportuno volverlo a repetir, maximamente, mientras haya interesados en desfigurar la verdad, ante el público desconocedor de estos hechos.

Guiados por este proposito, reseñaremos a grandes rasgos los hechos producidos en el país de los grandes «truts», de los multimillonarios, en el país en que las grandes fortunas de unos pocos se hacen tan rápidas como el aumento de miseria de los mas. Hagamos historia:

«La Federacion de los trabajadores de los Estados Unidos y Canadá» acordó, en un Congreso celebrado en Chicago el año 1884, declarar la huelga general, en demanda de la jornada de ocho horas, el 1°. de Mayo de 1886. Llegó la fecha señalada, se produjo la huelga, la policía atropelló a los huelguistas, matando e hiriendo a varios, y el día 4, mientras un peloton atacaba a los obreros, estalló una bomba entre las filas de los guardias, matando a diez. La autoridad no buscó al autor del atentado; detuvo y condenó a muerte a los obreros que, por su oratoria, inteligencia o actividad, mas se habían distinguido en aquel movimiento obrero. Que los detenidos eran inocentes, lo demostraron los trámites del proceso; lo dijo la prensa obrera del mundo entero; lo confirmó, mas tarde, la investigacion abierta por el gobernador del Illinois intergérrimo que puso en libertad a los trabajadores condenados a presidio a consecuencia de aquella hecatombe, publicando, ademas, una memoria en donde se probaba con miles de detalles y de pruebas, que los que habían sido condenados a muerte eran tan inocentes del delito que se les imputó como el mismo presidente de la república norteamericana.

La conviccion de que los obreros ejecutados estaban exentos de toda culpa; las circunstancias del asesinato jurídico; la intervencion en el hecho tristísimo de la muerte de las madres, amantes y esposas de los sentenciados a la última pena; los discursos solemnes de los presos y la serenidad con que supieron al patíbulo, produjo una gran conmocion en el mundo obrero, y el 1°. de Mayo tomó cuerpo en el espíritu de las masas como una fecha de lucha y de rebeldía.

Los periódicos obreros, socialistas y anarquistas, hablaron mucho tiempo de este accidente; durante los dos o tres primeros años, el 1°. de Mayo, fecha de la huelga, y el 11 de Noviembre, aniversario del asesinato, fueron días de ingratos recuerdos y de gratas esperanzas. En el ambiente obrero de ambos mundos, flotaba algo que había de tomar forma concreta y resumirse en un hecho que perpetuara la memoria de aquellas infamias y patentizara aspiraciones; el 1°. de Mayo, recuerdo de una huelga formidable y de un crimen horrible, fué consagrado, permítasenos la palabra, por el proletariado universal.

Así se siguió, en todos los países, protestando de tamaño crimen hasta que el año 1889 (tres años despues) en un congreso socialista que se celebró en Paris se resolvió que el 1°. de Mayo fuera «fiesta» de los trabajadores, no sabemos si inconscientemente, o por contrarrestar la protesta revolucionaria que todos los años iba en aumento, al llegar esa fecha.

Desde entonces —mientras los anarquistas y todos los que sentían en verdad — consagraban esa fecha de luto, de crímenes, a recordar a los caídos, no, como idolatrándolos, sino para demostrar a burgueses y gobernantes que no se hacían cómplices de tales crímenes; mientras, decimos, los oprimidos y conscientes de verdad hacían esto, elementos que se dicen socialistas organizaban —y lo hacen aun— fiestas campestres, bailes y todas clases de diversiones, como si fuera posible, que los oprimidos y explotados pudieran tener día señalado y deseos de hacer fiesta, viviendo como viven en un régimen social en que todo convida a rebelarse, a hacer tabla rasa con todo lo que les obliga a llevar una vida de miseria y esclavitud en vez de dedicarse a engañarse a sí mismo, olvidando sus penurias y entregándose a todas las clases de diversiones.

Para el pueblo que sufre las consecuencias de este régimen social, no puede haber día de fiesta, sino aquel en que desembarazándose de todas las ligaduras que le oprimen, pueda vivir una vida feliz, siendo dueño de lo que le concede la naturaleza, de lo que le pertenece como fruto de su trabajo y sea dueño de su personalidad para poder desenvolverse como mejor le plazca.

Entonces, y únicamente a ese precio, puede el pueblo consagrar un día determinado a hacer fiesta; pero mientras esto no se realice, mientras continúe siendo esclavo de la propiedad privada y el Estado, el pueblo debe de protestar y rebelarse continuamente, deslindando posiciones y no asociándose a esas «fiestas» que denigran y que no han de ser muy beneficiosas para el pueblo que sufre, cuando los mismos gobiernos y la prensa burguesa se asocia, el uno declarando día feriado el 1°. de Mayo, y los otros, publicando ediciones extraordinarias y en colores, explotando así la candidez de los incrédulos trabajadores.

Al Sr. Don Luis Gallegos

Miembro de la Federacion de Gente de Mar.
Ex despensero del vapor "Cachapoal"

Le invitamos cordialmente a convencerse de los documentos y testigos que tenemos para probarle que la Federacion de Gente de Mar «traicionó» la pasada huelga marítima.

Le invitamos tambien a que venga a revisar nuestros libros que están a disposicion de todo el que quiera verlos y nos demuestre la efectividad de sus cargos que nosotros consideramos calumniosos y tendremos por tales mientras el señor don Luis Gallegos, hombre honrado y que se dice de palabra, no pruebe lo contrario.

Nuestro local está en Avenida Errázuriz 414 y nuestra Casilla tiene el N°. 1733. Puede indicarnos fecha y aun podríamos llevar los libros donde el señor Gallegos nos indicara, con la condicion de que se nos muestren tambien los libros (si es que los tiene) de la Federacion de Gente de Mar.

LUIS TORO.—Delegado de Cámara.

La vida a bordo del "Quito" de la Cia. Nacional de Vapores

Un incidente solucionado satisfactoriamente

En el último viaje de este vapor, ocurrió en Punta de Lobos un incidente sin importancia en su principio que fué agrandado por el Piloto hasta darle los caracteres que vamos a detallar. Es el caso que, trabajando en la Bodega de ese barco el Timonel Luis Romero fué increpado duramente por el Piloto, quien despues de insultarlo groseramente lo trató de flojo y mala voluntad. El aludido contestó enérgicamente al Piloto, lo cual dió motivo para que este diera cuenta a la autoridad marítima, en cuyo puerto sucedió este incidente. Luego despues esto quedó solucionado bajo la palabra del Capitan de que no se insistiría sobre este punto.

No pensó igual el Capitan a su llegada a Valparaíso y con la informalidad que caracteriza a estos Sres., ordenó que el tripulante Romero fuera desembarcado aquí y su libreta fuera pasada a la Gobernacion Marítima «por insolente con el Piloto» segun dice la misma anotacion estampada en el desembarque por el Capitan del «Quito», quien pidió que se instruyera un sumario contra el tripulante.

Al darse cuenta el tripulante del abuso que se quería cometer con él, dió cuenta a sus demas compañeros todos organizados en nuestra Union del Transporte Marítimo de la I. W. W. Los tripulantes reunidos en asamblea en nuestro salon acordaron boycotear el barco en caso de que se hiciera efectivo el castigo que el Capitan pedía contra Romero. Este gesto de solidaridad de la tripulacion fué puesto en conocimiento del armador, quien oidas ambas partes estimó que no valía la pena tanto asunto por un incidente sin importancia y como el tripulante ya estaba desembarcado y había otro en su lugar, la Compañía se allanó a pagar al tripulante Romero su sueldo del mes íntegro y entregarle su libreta en mano arreglada en orden y sin castigo.

De esta manera se terminó este incidente que el Capitan quería agrandar exageradamente. Cabe un comentario para terminar. La mayor parte de estas dificultades se suscitan por la testarudez de los Capitanes y el desprecio que demuestran por su patron el armador, pues en cada dificultad que se suscita, los capitanes dan cuenta directamente a la autoridad marítima sin tomar para nada en consideracion a su patron que es el mas indicado para solucionar estos conflictos antes que se extiendan desmedidamente.

Un peligro para la tripulacion

En la visita practicada a este barco, los tripulantes nos mostraron una escala de bajada al entrepuente que es la única de acceso a los ranchos de la tripulacion que duerme a proa. Esta escala, segun se nos informó es cerrada en la noche con una sólida puerta de madera y candado, lo que constituye un grave peligro para la vida de los tripulantes, pues en cualquier caso de naufragio o accidente los tripulantes quedarían materialmente encerrados abajo sin tener por donde salir a la cubierta, pues el entrepuente durante el viaje está completamente lleno de bueyes y ganado menor. Hacemos notar este inconveniente para que la Cia. a la cual le reconocemos buena voluntad para atender reclamos, lo subsane a la brevedad.

El grave incidente del vapor "América"

El 1er. Piloto Jamet patea a un tripulante y al 3er. Piloto. La tripulacion protesta. Se hace justicia.

Tenemos que dar cuenta de un grave incidente ocurrido por causa de esos hechos que cada día se van haciendo mas raros en los barcos, hechos que acusan el estado de barbarie en que se encuentran algunos individuos que para verguenza de su gremio, se cuentan entre los oficiales de la Marina Mercante Nacional.

El 1er. Piloto Rigoberto Jamet, tan conocido entre nosotros desde cuando en compañía de Mateluna eran amos y señores de horca y cuchillo a bordo del «Perú», es el principal protagonista de los hechos que vamos a referir. Este individuo que se ha creído que los buques en que lo admiten, son de su propiedad, se gasta un carácter de pirata a bordo y aplica castigos sin tomar para nada en cuenta que nadie ni nada lo autoriza para observar esta conducta y que nosotros para ponernos a salvo de sus acometidas, hemos optado por eliminarlo de la vida de a bordo boycoteándolo por tiempo indefinido.

Al llegar el «América» a Tocopilla y estando trabajando en la descarga por un incidente sin importancia, sin provocacion alguna se fué encima del oficial del carpintero, golpeándolo con las manos y con las patas traseras. Al ver este abuso, el 3er. Piloto Sr. Peltier, que pertenece a nuestra organizacion, se lanzó en defensa del compañero atropellado, siendo recibido en la misma forma por el Piloto Jamet, que lo golpeó bárbaramente, delante del Capitan Sr. Nuñez que nada hizo para evitarlo.

Al imponerse la tripulacion, de estos acontecimientos, subió a la cubierta para ayudar a sus compañeros, huyendo entonces el Piloto Jamet a esconderse en el cuarto del Capitan donde permaneció hasta la llegada de la autoridad marítima de Tocopilla y dos delegados de la Gremial de Mar y Tierra de ese puerto, quienes se pusieron entusiasta y decididamente a la tarea de ayudar a los tripulantes del «América» al éxito de su reclamacion. La tripulacion exigía como condicion previa que el Piloto Jamet fuera puesto a disposicion de la autoridad y desembarcado inmediatamente, para salir a viaje en buena armonía y tranquilidad.

El Capitan Nuñez a pesar de la actividad que desplegó para convencer a la autoridad, no pudo con la firmeza de propósitos de la tripulacion que no reanudó su trabajo sino a las 11 de la noche, hora en que el Piloto Jamet fué desembarcado. El Piloto fué mandado desde Tocopilla por la autoridad a disposicion del Territorio Marítimo de Valparaíso a bordo del vapor «Cachapoal».

En este puerto el Capitan Nuñez del «América» intentó ejercer represalias contra los mas activos en el reclamo de Tocopilla, ordenando que estos fueran desembarcados, cosa con que la tripulacion no se manifestó conforme, reuniéndose en Asamblea especial en nuestro local para tomar acuerdos al respecto.

Boycott al Piloto Rigoberto Jamet

En la asamblea celebrada por la tripulacion del «América», se acordó solidarizarse con los compañeros despedidos y boycotear el vapor «América» mientras estos compañeros no volvieran a sus puestos comunicando esta medida a las organizaciones hermanas de los puertos del norte para que tambien aplicaran el boycott. Esta medida no fué puesta en práctica, pues la Cía. Artigas Riofrío y Co. armadores del «América», procediendo con mucho tino y acierto entró en las vías de armonizar la situacion, ordenando que nadie fuera de pedido del barco, sin causa justificada volviendo todos los tripulantes tranquilamente a sus faenas de costumbre.

Respecto al Piloto Jamet se acordó, que en vista de que es reconocida por los tripulantes los barcos en que Jamet ha estado, su conducta agresiva y atropelladora, para con los tripulantes, imponerle un estricto BOYCOIT indefinido, es decir, hasta tanto la Asamblea del Transporte Marítimo, no acuerde lo contrario.

Se acordó ademas comunicar a todos los tripulantes organizados, organizaciones afines y Uniones Locales de la I. W. W. este acuerdo, para que solidaricen con este boycott a este mal oficial.

El Gremio del Cabotaje

Este tan antiguo Gremio Marítimo de Valparaíso tiene en la actualidad que luchar contra dos enemigos: la avaricia patronal y la indiferencia conque los compañeros miran los problemas de mayor importancia para ellos. Esta indiferencia es causada en su mayor parte por el grado de ignorancia en que nos encontramos, que se nos ha robado la educacion a que tenemos derecho y todavía mas, se nos embrutece y se nos embota la inteligencia con el alcoholismo a que nos tienen sometidos los embarcadores y capataces.

Recordarán los compañeros que cuando sostuvimos el movimiento ante la casa Martinez Velasquez y Co. y David Luco contra el capataz Hipólito Salas, individuo a quien de senmascaramos ante los patrones y ante el propio Sr. Gobernador Marítimo, se nos engañaba con la promesa de que se nos haría justicia, cosa que nunca vimos a pesar de que fué debidamente comprobado que este individuo les robaba su salario a los jornaleros descontándoles el valor de la matrícula que la casa ya le había cancelado. Tambien se comprobó que la plata que se reunía para algun enfermo, el capataz se la apropiaba para irla a jugar a las carreras.

La ley establece claramente que ningun capataz podrá ser dueño de negocio y la misma casa Martinez Velasco tiene de capataz a uno de los amos de la Sociedad de Krumiros Esmeralda que tiene una bodega de licores en Playa Ancho, Calle Pacífico y se llama Bodega La Envidia. El citado Salas tambien negocia en envenenar a los trabajadores con una cocinería en la Calle Blanco regentada por una tal María. Es preciso que los compañeros conscientes del Cabotaje les den sus merecidos a estos explotadores boycoteando estos negocios.

No olvidemos compañeros del Cabotaje que las pocas condiciones de trabajo que aun conservamos las hemos conquistado con la fuerza de la organizacion y que si no las defendemos tambien las perderemos. Soportamos victoriosos los golpes fraguados en nuestra contra tales como la comedia de la dinamita y la infamia del lock-out patronal, con todo lo cual no han conseseguido destruir la unidad y conviccion de los activos militantes del Gremio del Cabotaje, que siempre siguen imperturbables la labor de decirles las verdades a cuanto explotador se presenta a combatirnos.

Estrechemos las filas, compañeros del Cabotaje y alistémonos a tomar el puesto que nos corresponde en la avanzada de los trabajadores revolucionarios para que en un día no lejano sea un hecho la sólida union de todos los hombres de mar.

UNO DEL CABOTAJE.

Por acuerdo de la asamblea y a peticion del Consejo del vapor «América» se avisa a los tripulantes que se ha resuelto **no navegar** con el piloto **Rigoberto Jamett** hasta nuevo acuerdo, en vista de la conducta atrabiliaria y atropelladora para con los tripulantes y oficiales.

EL SECRETARIO GENERAL.

Una nueva conquista de los tripulantes de vapores

La jornada diaria de 8 horas

Un triunfo de la organizacion, en los barcos de la Cía. Sud Americana de Vapores

Una nueva conquista se viene a sumar a las ya obtenidas en el año que lleva de existencia el Transporte Marítimo de la I. W. W. y esta conquista se debe a la entusiasta iniciativa de los compañeros, que conocedores de nuestra organizacion, están palpando el grado de fuerza que se deja sentir ya, para afirmar las aspiraciones de los elementos que desean que de una vez por todas terminen las oprobiosas condiciones en que hemos vegetado en los presidios flotantes que por sarcasmo llaman naves mercantes nacionales.

Las aspiraciones de los tripulantes de vapores están condensadas, por decirlo así, en dos puntos principales o sea: 1°. la jornada de 8 horas diarias y 2°. el aumento del salario. Todas las demas necesidades se puede decir que son de carácter secundario y se basan principalmente en estos dos.

Pues, bien. La primera parte ya se puede dar como un hecho consumado a bordo de los barcos de la Cía. Sud Americana de Vapores, la cual mediante las peticiones formuladas por los tripulantes del vapor «Palena» primero y del «Cachapoal» despues ha acordado reglamentar las faenas en la siguiente forma:

Personal de Máquina: Actualmente trabajan las ocho horas divididas en dos guardias. En adelante se abonará a este personal AL CONTADO las botadas de cenizas segun el tiempo que ocupen a razon de $ 1 la hora.

Personal de Cubierta: Trabajará 8 horas diarias en puerto. Por la mar trabajará 9 horas. De consiguiente, el personal de cubierta se levantará a las 7 y empezará

a trabajar a las 7.30 hasta las 5 p. m. con una hora de descanso en la mañana y una hora a medio día para almorzar, estando en puerto. Navegando, se empieza a trabajar a las 6.30 terminando a las 5. p. m., con las mismas horas para almorzar. En caso de que la gente fuera ocupada en las horas de almuerzo, el tiempo se abonará doble. Despues de las 5 p. m. corre el sobretiempo a razon de $ 1.00 la hora. Igualmente el trabajo de los Domingos se contará por horas extras.

Personal de Cámara: Jornada diaria de 8 horas con el mismo horario de la de cubierta, es decir, de 6 a. m. a 5 p. m. Todo trabajo fuera de ese tiempo se abonará a razon de $ 0.75 la hora de sobretiempo.

Como ven los camaradas el triunfo ha sido rápido y fulminante en este sentido. Nos quedan aun que solucionar los demas puntos de las peticiones, para lo cual nos queda que desarrollar el mismo entusiasmo conque hasta ahora hemos bregado. No hay que detenerse a saborear esta pequeña ventaja, porque ya sabemos que el ideal de todos es que lleguemos a la conquista total de nuestras peticiones.

Tomen nota los pesimistas. Tomen nota los oportunistas. Tomen nota los reacios. Tomen nota nuestros enemigos los mutualistas y los políticos, que con menos arrastrarse y mas entereza, poco a poco nos vamos colocando en el terreno que nos señala la justicia de nuestra causa.

Del Litoral Marítimo

Coquimbo

Despues de largo tiempo sin noticias de aquel puerto tan cercano a Valparaíso, un compañero que recien llega procedente de Coquimbo nos comunica que en ese puerto, han estado celebrando sucesivas reuniones los elementos que trabajan en las faenas marítimas los cuales en el local del Centro Obrero Marítimo, han llegado al acuerdo de formar una sólida organizacion de todos los trabajadores del mar de ese puerto, habiéndose adherido hasta la fecha los siguientes gremios: Estibadores, Lancheros, Jornaleros de playa, Jornaleros de pacotilla, Comerciantes Marítimos de ambos sexos, Gremio de Fleteros y Empleados y Tarjadores.

Como se ve, se trata de un violento despertar de valiosos elementos que por tanto tiempo permanecieron adormecidos por los prejuicios. Hoy que los compañeros de Coquimbo dan este trascendental paso hacia adelante, nos apresuramos a felicitarlos y animarlos a que sigan su progresista labor emprendida en pro de la defensa de su integridad y sus intereses morales y materiales.

Que los elementos marítimos del vecino puerto se den cuenta de una vez por todas que no deben seguir sirviendo de peldaños a ambiciosos que solo buscan lucrarse de los trabajadores. Que el miraje político, burgues o «proletario», no los fascine ni logre torcer el verdadero rumbo que las organizaciones obreras deben tener o sea la emancipacion integral de sus elementos.

El Transporte Marítimo de la I. W. W. que en pasadas ocasiones ha enviado a ese puerto delegaciones de propaganda, se congratula de que por fin esos elementos se hayan decidido a darle vida a un organismo de lucha y de defensa de sus intereses.

Los Vilos

En este puerto, los compañeros marítimos, se habian mantenido hasta ahora agenos a nuestras luchas reivindicacionistas porque en realidad su situacion aislada del resto de los puertos de mayor tráfico no les permite estar en contínuo contacto con nosotros por la vía marítima que es la que usamos nosotros para nuestra propaganda.

En la pasada semana nos ha visitado un compañero delegado de ese puerto quien era portador de una entusiasta nota en que nos comunican que en ese puerto, hace varios años han estado los jornaleros de mar, siendo víctimas de la desmedida ambicion del Agente de vapores que se habia arrogado con toda pechuga, el cargo de capataz marítimo de que habla el Reglamento de Matrícula en su Art. 13 que dispone claramente que dicho Delegado o capataz debe ser elegido libremente por los propios trabajadores marítimos.

Los jornaleros protestaron en una extensa nota a la Gobernacion, del abusivo proceder del Agente de Vapores secundado por un tal Eloy Godoy que monopolizaban a su antojo los trabajos, siendo que ninguno de los dos entiende ni jota de las faenas marítimas. El Gobernador Marítimo, que es hombre recto y justiciero atendió debidamente a los reclamantes y les aceptó el nombramiento de un Capataz de su seno, quien responderá ante la autoridad de la correccion en los trabajos de la bahía.

Terminan los camaradas de Los Vilos, encareciéndonos la necesidad de que se envíe cuanto antes un delegado en gira a ese puerto, pues ellos desean pertenecer al Transporte Marítimo de la I. W. W. Este punto será cumplido a satisfaccion de los de Los Vilos, una vez pasada la Convencion de hoy a la cual tambien están invitados.

Antofagasta

Otro de los Gremios que componen la industria del Transporte Terrestre y que por tanto debe de estar en constante contacto con nuestra organizacion marítima, es de los Conductores de Carretas que por razones de su trabajo están llamados a armonizarse con nuestra accion revolucionaria, siguiendo el viejo axioma nuestro: «Cuando el Transporte se detiene, las industrias mueren».

Tenemos datos de que unos cuantos camaradas simpatizantes y probados buenos elementos de nuestra afinidad militan dentro del Gremio de Conductores de Carretas de Antofagasta y hacemos llegar hasta ellos nuestros sentimientos de simpatía y de aliento para que perseveren incansablemente en su labor emancipadora de toda esa colectividad hermana, manteniéndose alerta contra los lobos disfrazados de redentores que siempre merodean por los sindicatos a caza de votos para satisfacer mezquinas ambiciones personales.

Accion Directa y Solidaridad de clase, deben ser nuestras armas contra toda explotacion patronal para que unidos sólidamente presentemos una fuerza capaz de elevar a la práctica nuestras aspiraciones de redencion humana.

El trabajador, asalariado, heredero del paria, del ilota, del esclavo, y del siervo, debe ser hombre libre, que se asocie a los demas trabajadores libremente, que se organice con sus demas compañeros de trabajo para la lucha por la aspiracion comun. Por la libertad de todos los humanos.

RICARDO MELLA.

Balance del No. 13

ENTRADAS

Superávit del N°. 12...	$	15.80
Lista 106. «Valparaíso» máquina y cubierta....	«	47.00
Lista 107. «Valparaíso» Cámara	«	34.20
Lista 101. «Aysen» Cámara	«	17.00
Lista 108. «Quito» Cubierta	«	21.00
Lista 109. «Quito» Máquina	«	5.00
Tripulacion del «Luisa»	«	16.40
Lista 116. «Maipo» Cubierta.....	"	50.90
Lista 111. «Chile» Cubierta	"	27.00
Lista s/n°. «Río Claro» Cubierta	"	20.00
Lista 102. «Palena» Cubierta	"	59.00
Lista 103. «Palena» Máquina	"	20.00
Lista 104 «Palena» Cámara	"	38.00
Lista 110. «Quito» Cámara.....	"	16.00
Venta en Valparaíso por paqueteros.....	"	32.50
Total	$	419.80

SALIDAS

Estampillas	$	7.40
Sobres	"	1.40
Un dibujo título del periódico	"	25.00
Carro donde el censor	"	2.20
2000 volantes a los tripulantes		18.00
Impresion del pte. N°. (2000 de 6 pág.).....	"	210.00
Total	$	264.00

RESUMEN

Entradas.....	$	419.80
Salidas	"	264.00
Superávit para el N°. 14	$	155.80

S. E. ú O.

Correspondencia

Maldonado, Valdivia.—Van 5 ejemplares. El precio es voluntario.

Ramos y Baeza.—Recibimos $ 10.00 y $ 14.00 respectivamente. Tomamos nota del aumento. Gracias y adelante.

Alberto Mora, Talca.—Va paquete Correo.

La Voz del Pueblo.—Concepcion.—Recibimos 15 ejemplares. Va igual cantidad en cange.

Temístocles Castañeda, Los Vilos.—Escríbanos. Por correo va tarifa y Ley Accidentes.

José Cáceres, Punta Arenas.—Recibimos dinero. Gracias. En adelante mandaremos certificado o por mano. Fueron paquetes de todos los números.

Imp. «El Sembrador», S. Perdices 8

CANGE